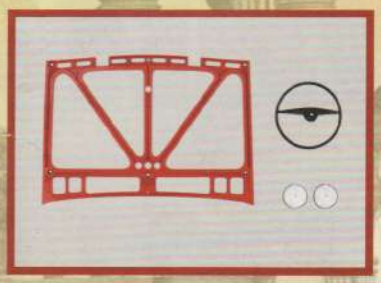
Рекомендуемая цена: 249 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ



СБОРКА МОДЕЛИ

№ 2

ПРЕДШЕСТВЕННИК «ЖИГУЛЕЙ»

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248 00002

9 772618 724203

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 2, 2018

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллекшон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 30 700 экз.
Цена: 249 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2018 Hachette Collections, France
© 2018 Ашет Коллекция
© 2018 Ашетт Коллекшон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 07.06.2018.
Дата выхода в свет: 30.08.2018.

Фотографии и иллюстрации:
Фотобанк Лори (стр. 6, 7, 8); Риа Новости (стр. 8); Archivo Volkswagen AG (стр. 9); GM Media (стр. 10); Daimler Media (стр. 10, 11); BMW Group (стр. 10); Renault Media Archives (стр. 11); Citroën Communication (стр. 11).

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Сборка руля и передней части автомобиля

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Предшественник «Жигулей»

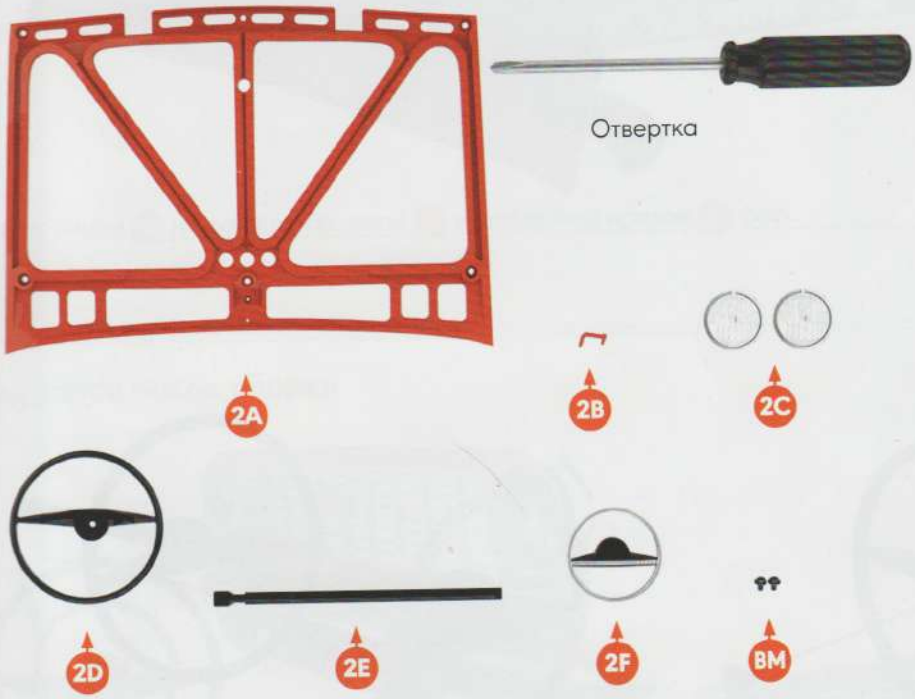
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Великое возрождение автопромышленности

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

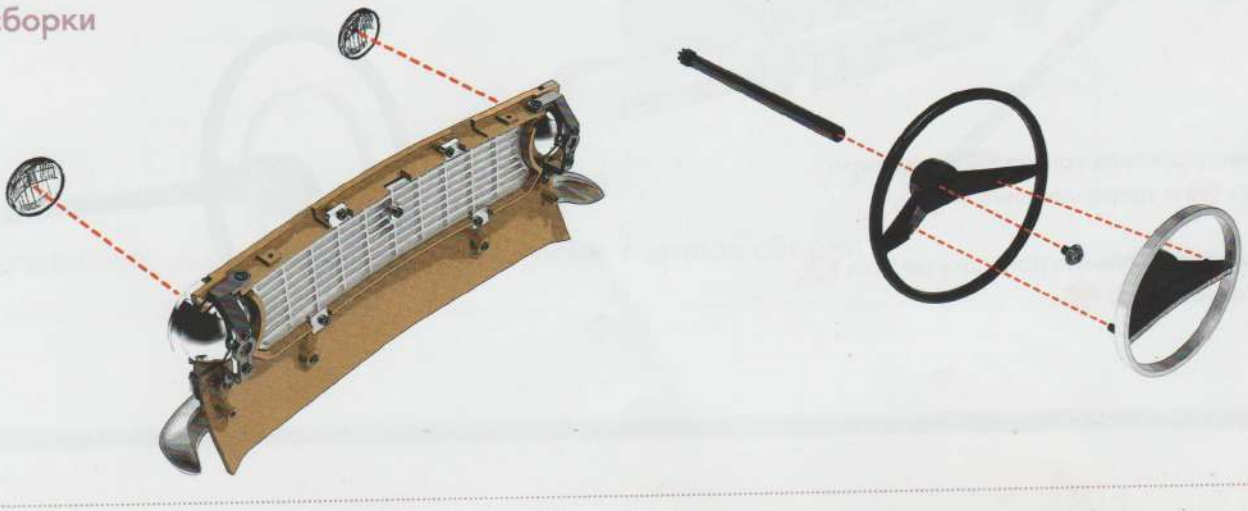
Сборка руля и передней части автомобиля

олучив первый номер, вы начали собирать переднюю часть модели. еперь вы можете продолжить сборку и собрать руль. Детали капота охраните для последующих этапов сборки.



- 2A Рама жесткости капота
- 2B Петля замка капота
- 2C Линза фары (2 шт.)
- 2D Рулевое колесо
- 2E Рулевая колонка
- 2F Сигнальная накладка на руль
- BM Винт M1,7 × 3 × 4 мм (2 шт.)

Схемы сборки



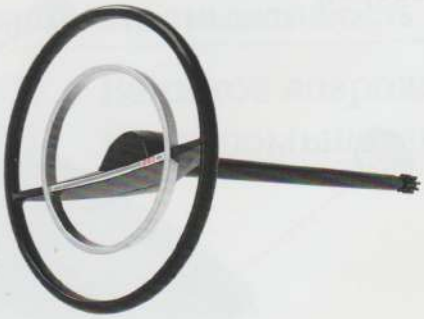
СБОРКА МОДЕЛИ

Так выглядит ваша модель после первого этапа сборки.
Продолжайте собирать новые детали, следуя приведенной ниже инструкции.

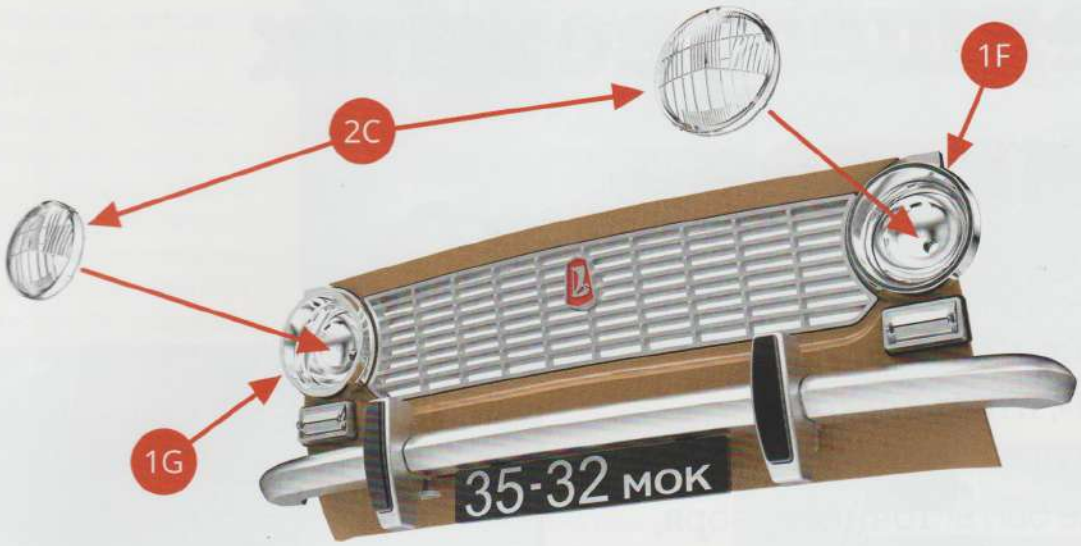
1

Установите рулевое колесо 2D на рулевую колонку 2E и закрепите винтом BM.

Установите сигнальную накладку на руль 2F на рулевое колесо 2D.



2



Установите линзы 2C на рефлектор левой 1F и рефлектор правой 1G фар.

Вид узлов после сборки

Отложите оставшиеся детали для последующих этапов сборки.

Предшественник «Жигулей»

Невероятно, но факт: прародителя «Жигулей», итальянского легкового автомобиля «Фиат-124», могло и не быть! Точнее говоря, эта модель вообще не планировалась к появлению на свет. Помог кризис!

Элемент спортивной версии автомобиля «Фиат-124».

Технические характеристики «Фиата-124»

Тип кузова: четырехдверный седан
Колесная формула: 4 × 2
Снаряженная масса, кг: 855
Мощность двигателя, л. с.: 60–65
Трансмиссия: 4-ступенчатая, механическая
Габаритные размеры, мм: длина – 4042, ширина – 1625, высота – 1420, база – 2420

В начале 1960-х годов ведущие автопроизводители мира уже вовсю работали над переднеприводными моделями. Занимались этой перспективной темой и инженеры фирмы «Фиат». Но экономический кризис и не самое лучшее финансовое положение компании заставили руководство обратить внимание на что-то более простое и дешевое. В итоге выбор остановили на инициативной разработке инженера Адольфо Мессори, привлекшей менеджеров производственного сектора технологичностью и возможностью использовать ряд конструктивных элементов более ранних моделей.

«Фиат-124» стал предшественником советского ВАЗ-2101.

Первая презентация нового автомобиля состоялась на Туринском автосалоне в 1964 году. К этому событию ателье «Пининфарина» разработало дизайн кузова будущего 124-го. Серийная модель «Фиат-124 Берлина» с кузовом седан была запущена в производство в январе 1966 года, а «Фиат-124 Фамилиаре» с кузовом универсал – шестью месяцами позже.

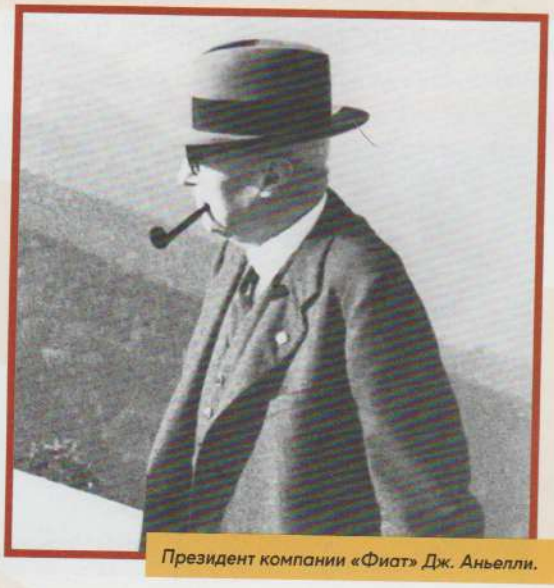
«Фиат-124 Д» на улицах Испании.

Рука Москвы

Не получив возможности стать первым переднеприводным автомобилем, базовый вариант «Фиат-124» в истории автомобилестроения мог остаться рядовой моделью, однако последующие исторические события изменили эту ситуацию. В судьбу итальянской малолитражки самым решительным образом вмешалась Москва. Впрочем, неожиданностью это ни для кого не стало. С начала 1960-х годов советские представители рассматривали возможности строительства в СССР крупного автозавода с участием западного капитала. Инициатором идеи в руководстве СССР был председатель Совета Министров А. Н. Косыгин. Однако построить автомобильный завод требуемого уровня предлагали только США и входящие в блок НАТО страны Западной Европы, причем исключительно на правах совместного предприятия, что в условиях холодной войны было абсолютно неприемлемым.

К середине 1960-х годов итальянским коммунистам удалось занять влиятельные места в правительстве Италии, создав этим благоприятную политическую обстановку. Кроме того, в этот период финансовое состояние итальянской автопромышленности и фирмы «Фиат» в частности было крайне неблагоприятным, что делало итальянцев более сговорчивыми. С началом строительства Волжского автозавода руководимые коммунистами профсоюзы остановили забастовки на заводах «Фиат». В середине 1970-х годов сотрудничество с СССР не только уберегло компанию от серьезных финансовых проблем, но и способствовало ее укреплению как могущественного мирового автопроизводителя. Президент «Фиат» Дж. Аньелли впоследствии подтвердил этот факт, заявив, что строительство ВАЗа не принесло компании значимой экономической выгоды, но приобретенный опыт помог достичь более чем желаемых результатов.

Автомобиль «Фиат-124».



Президент компании «Фиат» Дж. Аньелли.

Объект насмешек

Несмотря на положительные рецензии специалистов на модный «угловатый» дизайн новой машины, не отвыкшая от плавных классических контуров публика после первых демонстраций такое упрощение воспринять не смогла. Она оценила дизайн «Фиата-124» как крайне непривлекательный, а отдельные элементы в конструкции машины стали предметом насмешек в прессе. Впрочем, уже через непродолжительное время эксплуатации мнение потребителей о качествах новых автомобилей коренным образом изменилось, и уже в 1967 году «Фиат-124» получил титул «Автомобиль года».

Испытания легковых автомашин ВАЗ-2101.

Обратная сторона медали

Приобретя при сотрудничестве с СССР уникальный опыт для дальнейшего развития своей продукции, «Фиат» тем не менее не учел два важных фактора. Во-первых, не усматривая к началу 1970-х годов далекой перспективы для «Фиата-124», руководство компании не волновалось за то, что семейство для Волжского автозавода получилось существенно лучше и надежнее итальянского аналога, полагая, что советскому правительству оно необходимо только для удовлетворения потребностей внутреннего рынка. Во-вторых, коммерческий менеджмент фирмы «Фиат», не зная механизмов экономики СССР, не учел темпов и возможностей расширения ее производственных мощностей. Как следствие, к выходу Волжского автомобильного завода на проектную мощность (примерно 3 автомобиля в минуту!) Минвнешторг СССР уже обеспечил востребованность крепкого, а главное – дешевого ВАЗ-2101 в Европе (преимущественно в Северной и Восточной) и в ущерб нуждам своего покупателя практически переориентировал продукцию ВАЗ на зарубежный рынок. Возникла парадоксальная ситуация. Новый автомобиль, созданный для насыщения внутреннего рынка, не устранил дефицит, ведь его продавали в первую очередь на экспорт, чтобы компенсировать уменьшение финансовых резервов СССР, страдавших от падения цен на нефть в 1970-х.

Автомобиль «Фиат-124». Лондон, 1975 год.

Решение проблемы

В свою очередь «Фиат», основываясь на опыте, приобретенном при создании Волжского автозавода, проблемы с чрезмерно быстрым устареванием «Фиата-124» решал с помощью продаж производственных (сборочных) лицензий другим странам. Таким образом итальянская компания значительно расширила производственную и эксплуатационную географию своей модели и, возможно, старалась повлиять на объем экспорта продукции ВАЗ. И действительно, экспорт автомобилей ВАЗ резко возрос только после того, как в условиях следующей волны экономического кризиса «Фиат», окончательно признав модели «Берлина» и «Фамилиаре» технически устаревшими, снял их к концу 1974 года с производства.

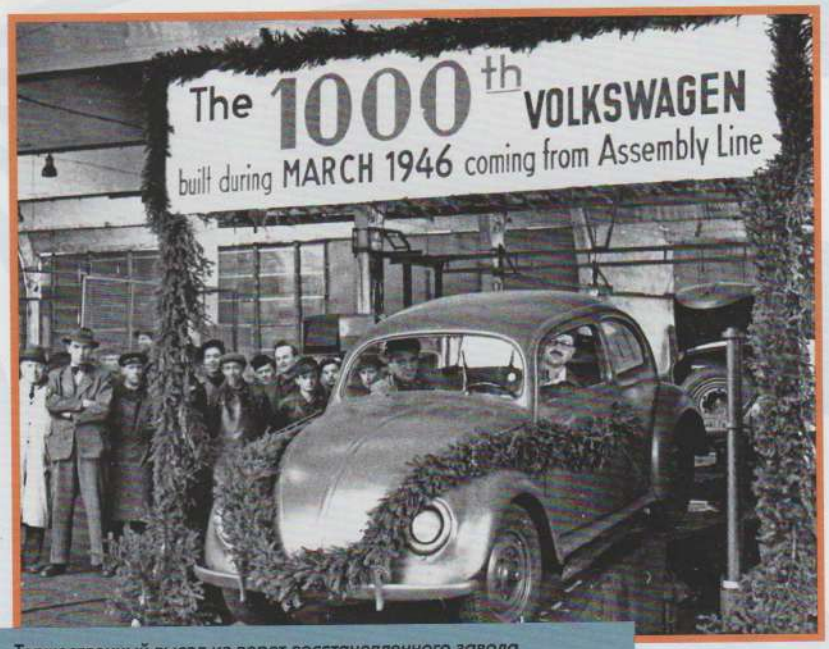
Производные версии базовых образцов «Фиат-124» выпускались конвейерами мировых производств более 40 лет. При этом объем выпущенных различными предприятиями автомобилей за этот период, по приблизительным оценкам, составил не менее 20 млн экземпляров.

Автомобиль века

«Жигули» оказались достойны своего «прародителя». В 2000 году, по результатам всероссийского опроса, проведенного журналом «За рулем», ВАЗ-2101 был назван лучшим отечественным автомобилем XX века!

Великое возрождение автопромышленности

Разрушенные заводы, дефицит сырья и энергии и катастрофическая нехватка рабочей силы после Второй мировой войны рисовали перед автомобильной промышленностью в Европе безрадостные перспективы. Тем не менее послевоенное возрождение экономики позволило автопроизводителям начать медленный, длительный процесс автомобилизации Старого Света.



Торжественный выезд из ворот восстановленного завода в Вольфсбурге 1000-го автомобиля «Фольксваген-жук». 1946 год.

После окончания Второй мировой войны перспективы перед автомобильной промышленностью вырисовывались безрадостные. Уже в самом начале войны большинство компаний прекратили выпускать автомобили, отдав свои мощности под производство военной техники, оружия и боеприпасов. И предприятия отрасли превратились в приоритетную цель бомбардировок обеих воюющих сторон. Поэтому после войны в Европе и Японии уцелевшие заводы можно было пересчитать по пальцам.

Затруднял восстановление и возобновление производства автомобилей острый дефицит сырья, в особенности стали, а также нехватка рабочей силы, поскольку бóльшая часть рабочих, занятых на заводах до войны, погибла на фронте или в результате бомбардировок промышленных предприятий.

Исчезновение роскошных марок

После войны исчезло множество производителей очень популярных в предвоенные годы автомашин класса люкс. Лишившись клиентов, покупавших их уникальные модели, и не сумев наладить серийное производство, прекратили существование такие компании, как «Адлер», «Хорьх», «Майбах» и «Вандерер» в Германии, «Изотта Фраскини» в Италии, «Фрейзер-Нэш», «Ланчестер» и «Рапиер» в Великобритании.

Испано-швейцарская компания «Испано-Сюиза», переориентировавшая в 1939 году производство на изготовление авиационных двигателей, к выпуску автомобилей так никогда больше и не вернулась. Самой пострадавшей страной оказалась Франция, потерявшая такие некогда знаковые бренды, как «Бугатти», «Деляж», «Делайе» и «Гочкисс».

Возрождение

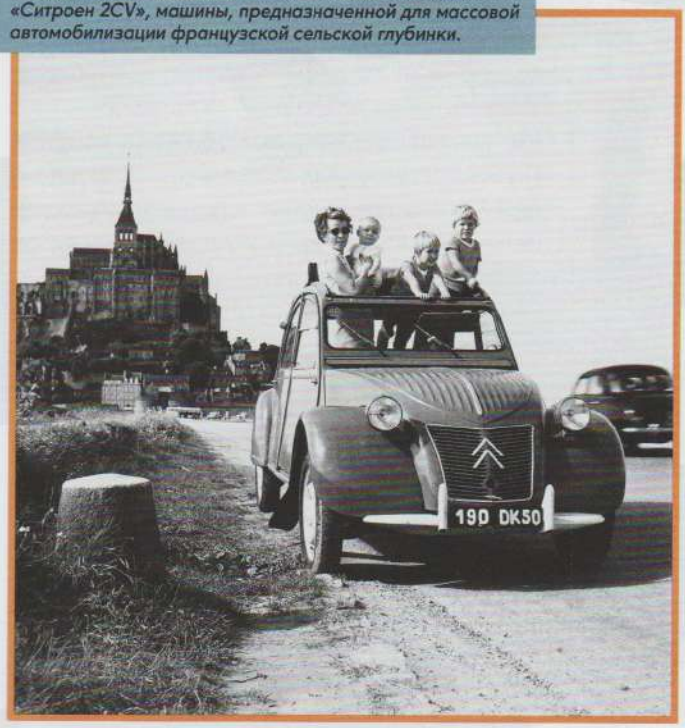
В большинстве стран первым шагом к возрождению стало восстановление автозаводов. Исключение представляли только коммунистическая зона, где сначала решили наладить выпуск тяжелых грузовиков, и США, где производственные мощности автомобилестроения не пострадали и заводы сразу после войны вновь вернулись к гражданской продукции. Лучший пример того, как автомобильная промышленность может стать локомотивом экономического возрождения, показала Германия. Под руководством майора британской армии Айвана Хирста в городе Вольфсбурге был восстановлен завод компании «Фольксваген» и начато производство «Жука» – автомобиля, разработанного еще до войны и призванного произвести автомобилизацию бывшего германского рейха. По всей Европе флагманы автомобилестроения в стремлении восстановить производство взялись за возобновление довоенных проектов, а также поставили перед своими инженерами задачу разработать новые модели, главным образом небольших размеров, простых в изготовлении и доступных по цене. И в Европе появились такие модели, как упомянутый «Фольксваген», «Ситроен 2CV», «Рено 4 CV», «Фиат Тополино» и «Моррис Минор», а также очень экономичные автомобили особо малого класса с мотоциклетным двигателем.

Сборка лицензионных автомобилей особо малого класса «Изетта» на конвейере компании BMW.

Результаты военных лет

В Италии был разрушен завод «Фиат», во Франции национализировали компанию «Рено», а заводы «Ситроен» и «Пежо» серьезно пострадали от бомбежек. В Германии царил хаос: большинство промышленных центров (часть из них оказалась в советской оккупационной зоне) лежали в руинах, львиная доля оборудования была вывезена в СССР в качестве военных репараций.

«Четыре колеса и зонтик» – таков был рекламный слоган «Ситроен 2CV», машины, предназначенной для массовой автомобилизации французской сельской глубинки.



«Майбах DS8» был выпущен в 1930 году.

Окончательное восстановление

Промышленность постепенно восстанавливалась. Возрождение сталелитейных предприятий позволило увеличить темпы производства, и в середине 1950-х годов автоконцерны приступили к разработке полного спектра автомобилей. Население постепенно восстанавливало свою покупательную способность и открывало для себя свободу, которую предоставляет владение личным автотранспортным средством. Кроме того, улучшалась дорожная сеть, что тоже способствовало автомобилизации растущего среднего класса Европы. Этот экономический бум (затронувший также и Японию) обеспечил рост европейского автопрома. Сначала за счет внутренних рынков, а затем – международной экспансии.

Такие маленькие, простые и экономичные машины, как «Рено 4CV», идеально подходили для начала автомобилизации Европы после Второй мировой войны.

Выпуск в 1955 году «Ситроена DS» стал поворотным моментом в истории европейской промышленности. Эта машина уже не просто средство передвижения, а вновь элемент престижа.

Время крупных компаний

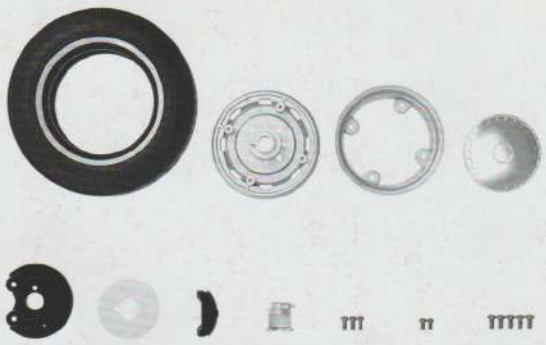
В 1970-х годах автомобильная промышленность Европы начала обретать новые очертания. В частности, компании объединялись в большие группы: «Пежо-Ситроен» во Франции, «Фиат» в Италии, «Фольксваген-Ауди» в Германии, BMC и «Рутс Груп» в Великобритании.

Пока Европа делала ставку на модели маленького размера, не пострадавшая от войны американская промышленность продолжала создавать такие большие и роскошные автомобили, как этот «Кадиллак-62» 1954 года.

В НОМЕРЕ 3

- СБОРКА КОЛЕСА
- ИТАЛЬЯНЦЫ В РОССИИ

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ШИНА
- НАРУЖНЫЙ КОЛЕСНЫЙ ДИСК
- ВНУТРЕННИЙ ОБОД КОЛЕСА
- ДЕКОРАТИВНЫЙ КОЛПАК
- КОЖУХ ТОРМОЗНОГО ДИСКА
- ТОРМОЗНОЙ ДИСК
- ТОРМОЗНАЯ СКОБА 1
- ТОРМОЗНАЯ СКОБА 2
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2018 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ ПАО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ!